

Развитие на товарните превози по въздушен транспорт в България – тенденции и перспективи

Христина Николова*, Вероника Гъркова**

Резюме: Въздушният транспорт се развива с бързи темпове в световен мащаб и е от особено важно значение за мобилността на хората и стоките. Чрез своята гъвкавост той отговаря на непрекъснато изменящата се конюнктура на стоковите пазари и осигурява необходимите условия за търсене и предлагане на транспортни услуги в кратки срокове за доставка. Основен обект на анализ в представената статия е развитието на въздушните товарни превози през последните 12 години. Резултатите от анализа на обемите и измененията на товарните превози, осъществени до и от българските летища, както и по основни превозвачи, е в основата на разработения SWOT-анализ и дефинираните в заключението перспективи за развитие на този вид товарен транспорт.

Основната цел на изследването е да се очертаят тенденциите за развитие на въздушния транспорт в страната и в частност да се изяснят различните фактори, въздействащи върху търсенето на товарните превози, чрез идентифицирането на система от показатели за обема на извършените превози и осъществената товарна превозна работа, която може да бъде анализирана регулярно и която позво-

лява прогнозирането на промените в обемите на товарните превози през определени периоди от време.

Ключови думи: въздушен транспорт, товарни превози, карго.

JEL: R40, R49.

Увод

Едно от най-съществените предимства на въздушния транспорт е това, че той е най-подходящият избор за превозите на товари, които са чувствителни от гледна точка на времето и срочността на изпълнението на доставките. Въпреки че цената на въздушните товарни превози е по-висока от тази на морския и сухопътния транспорт, разликата в скоростта на доставка е значителна. Съвременните технологии позволяват постоянно проследяване на пратките и осигуряват възможности за идентифициране на случаите на спешност и синхронизиране на доставката.

Тези характеристики на въздушния товарен транспорт са валидни и за товарните въздушни превози в България. В тази връзка, настоящата статия си поставя за цел да анализира данни за обработените количества товари по отделни летища и оператори в страната и да бъдат обобщени силните и слабите страни, както и възможностите и заплахите пред товарния въздушен транспорт в страната. Основна-

* Христина Николова е доктор, професор в катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“ на УНСС.

** Вероника Гъркова е доктор, катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“ на УНСС.

та теза на изследването е, че въпреки малкия обем на общите количества превозени товари от български карго оператори, въздушният товарен транспорт в България има своя потенциал за развитие.

1. Анализ на въздушните товарни превози в България за периода 2007 – 2018 г.

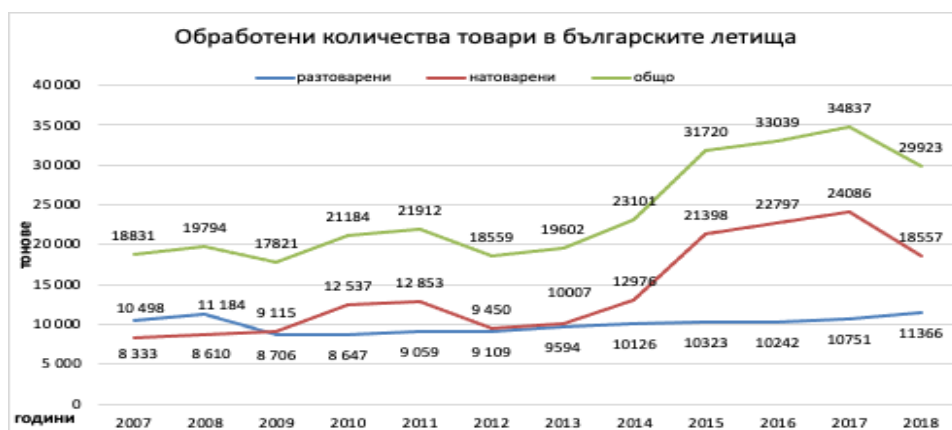
Въздушният транспорт в България поддържа изключително нисък дял в обема на товарните превози. Това е обяснимо с неговата специфика и важното му значение основно при експресните доставки на скъпоструващи товари, които могат да понесат високата цена на транспортните услуги. Анализираните данни за периода 2007 – 2018 г. от националния въздушен транспорт показват, че обемът на товарните превози по този вид транспорт все още е изключително нисък.

Анализът на данните за обработените количества товари в националните летища на страната показва трайна тенденция за повишаване на товарооборота през периода 2007 – 2014 г., особено що се отнася до натоварените количества товари. По отношение на разтоварените количества товари се забелязва намаление съответ-

но със 17 и 18% през 2009 и 2010 г. спрямо 2007 г., което се компенсира от ръст през следващите години и постепенно през 2015 г. отново се достигат нивата от 2007 г. Натоварените количества товари след 2014 г. се увеличават и достигат до 24 086 тона през 2017 г. От анализа на данните, представени на фигура 1, може да се направи обобщението, че се забелязва тенденция на спад в обема на товарните въздушни превози по отношение на натоварените количества товари с около 5% по-малко в сравнение с предходната година.

Отчетените данни за обработените количества товари за периода 2007 – 2018 г. от Национален статистически институт (НСИ) Инфостат (Национален статистически институт, 2019) са за съществените товарни превози не само от национални карго превозвачи, но и от всички останали международни въздушни карго оператори, които извършават товарни превози до и от летищата в България.

Динамиката на обработените количества товари по години в сравнение с базовата 2007 г. показва, че съществуват значителни колебания в количествата натоварени и разтоварени товари в българските летища. Като цяло тенденцията е в посока



Фигура 1. Обработени количества товари в тонове в българските летища

Източник: НСИ-Инфостат

Икономическо развитие

на по-голямо нарастване на натоварените количества за сметка на намаляване на разтоварените. През 2017 г. е отчетен пик на натоварените количества товари в българските летища, но през следващата година количествата са малко по-ниски. Общият обем на обслужени количества то-

Въздушни товарни превози

вари в българските летища запазва по-високи нива от тези през 2007 г.

От данните, представени на фигура 3 (ГД ГВА, 2019), ясно се вижда, че летище София и летище Бургас имат най-голям пазарен дял при обслужването на товарни превози. Останалите международни летища



Фигура 2. Изменения в количествата обслужени товари в българските летища

Източник: изчисления на авторите



Фигура 3. Обработени товари в тонове по летища

Източник: ГД ГВА

Икономическо развитие

В страната поддържат ниски нива в обслужването на товарни превози, като за периода 2015 – 2017 г. бележат леко увеличение, след което отново се забелязва спад. Около 70% от всички въздушни товарни превози на страната преминават през летище София.

2. Анализ на обема на извършените товарни превози по летища

В Република България има изградени 5 летища със статут на международни (София, Варна, Бургас, Пловдив, Горна Оряховица) и 150 летателни площадки, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и други видове въздухоплавателна дейност, включително селскостопанска авиация (МТИТС, 2017).

продукти, опасни товари, ценни, пощенски, дипломатически и други). Тенденциите на развитие на пътническия и товарния трафик наложиха модернизация и реконструкция на летищния комплекс. Основните причини за това са както увеличеният обем на международните пътнически и товарни превози, така и ръстът на вътрешните полети през последните години (Николова, 2017).

На фигура 4 е показан общият обем на товарните превози, които са обслужени на летище София и са превозени както от български, така и от чуждестранни въздушни карго превозвачи. Количествата обработени товари на летище София отбелязват постоянен плавен ръст след 2009 г. През 2018 г. има увеличение на обслужените товари с 6,17% спрямо предходната година. Това увеличение е за сметка на натоварените количества товари в летището, които се



Фигура 4. Обслужени товари на летище София за периода 2007 – 2018 г.

Източник: ГД ГВА

– Летище София

Карго зоната на летище София обхваща площ от 17 444 кв. м. и осигурява възможности за обработка на товарни пратки, както с обикновен режим, така и със специален режим на обработка (бързо развалящи се

увеличават с 8,5%, докато разтоварените количества намаляват с 5,6% спрямо 2017 г. Навлизането на чуждестранни товарни превозвачи, които извършват карго полети до и от летище София, оказва влияние върху ръста на обслужените товари в моно-



Фигура 5. Изменения на обслужените товари на летище София спрямо 2007 г.

Източник: изчисления на авторите

ве. Новопостроеният склад на DHL Express през 2018 г. непосредствено до терминал 2 се очаква да увеличи общия обем на обслужените товари на летище София през следващите години.

Обработените товари на летището намаляват като количества след 2008 г., а след това плавно започва нарастване и достигат до 6% увеличение спрямо 2007 г. Това увеличение е преди всичко за сметка



Фигура 6. Обем на товарните превози на летище Бургас

Източник: ГД ГВА



Фигура 7. Обслужени товари на летище Бургас спрямо 2007 г.

Източник: изчисления на авторите

на натоварените в летището количества товари, които се увеличават с 28%, докато разтоварените количества бележат спад с 9% спрямо 2007 г. Измененията на обслужените товари в летище София са с тенденция на плавно нарастване спрямо базовата 2007 г., а най-високи нива до момента са отбелязани през 2016 и 2018 г.

– Летище Бургас

Летище Бургас е публична държавна собственост, отдадена на концесия за срок от 35 години на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД. То разполага с една писта за излитане и кацане с дължина 3200 м и ширина 45 м, подходяща за обслужване на големи пътнически и товарни самолети.

През последните години обемът на товарите на летище Бургас не показва трайна еднозначна тенденция. В региона на град Бургас няма подходящо производство, което да се нуждае от задграничен въздушен карго транспорт, с изключение на специализирана продукция на нефтената промишленост.

Обработените товари на летище Бургас за периода 2007 – 2018 г. като цяло имат тенденция на неравномерно нара-

стване при обслужването на карго пратки. Пикът на обработените товари в тонове на летището е през 2017 г., като за следващата година количествата обслужени товари отбелязват спад с 40,7%. На база на анализирани тенденции може да се направи изводът, че са налице значително развитие на трафика от и до летище Бургас и нарастване на неговото регионално значение. На този етап летището привлича повече пътници, а нивата на обработените товари остават сравнително ниски.

Количеството обработени товари в тонове се колебае през различните години от периода, като общото количество обработени товари в летището за 2007 – 2015 г. нараства петкратно. Количествата натоварени товари имат почти същия ръст като общите количества, а разтоварените също бележат нарастване от 20 тона през 2007 г. до 859 тона през 2014 г., което е приблизително 42 пъти повече. Трябва да се има предвид, обаче, че количествата обслужени товари на летището са многократно по-ниски от тези, обслужени на летище София, например.



Фигура 8. Обработени товари на летище Варна за периода 2007 – 2018 г.

Източник: ГД ГВА



Фигура 9. Обем на превозените товари в летище Варна спрямо 2007 г.

Източник: изчисления на авторите

– Летище Варна

Летище Варна е публична държавна собственост, отдадена концесия за срок от 35 години на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД. Летището разполага с една писта за излитане и кацане с дължина от 2500 м и ширина от 45 м. Това позволява

излитането и кацането на тежки и големи самолети.

Обемът на товарните превози на летище Варна не е особено голям. Както в Бургас, така и в региона на Варна няма подходящо производство, което да се нуждае от въздушни карго превози. През 2012

Икономическо развитие



Фигура 10. Обем на обслужените товари в летище Пловдив

Източник: ГД ГВА



Фигура 11. Изменения в количествата товари на летище Пловдив спрямо 2007 г.

Източник: изчисления на авторите

г. летище Варна достига обслужването на минимален обем товари (33 т) за периода 2007 – 2018 г. Почти 100% от товарите се превозват с редовни линии от и до летището. Най-голямо увеличение на превозените товари има през 2016 г., като са обслужени 3265 тона товари. През следва-

щите две години отново има спад до 228 т за 2017 г. и 136 т за 2018 г. От фигура 8 се забелязва, че почти 100% от обслужените товари са натоварени и се изменят паралелно с общите количества.

Количествата на разтоварените товари са относително постоянни за целия

Икономическо развитие

период на анализа. Тенденцията по отношение на общите количества товари в тонове, които се превозват от и до летище Варна, е да се наблюдават малки амплитудни отклонения на обема, без да има значителни разлики спрямо 2007 г.

– Летище Пловдив

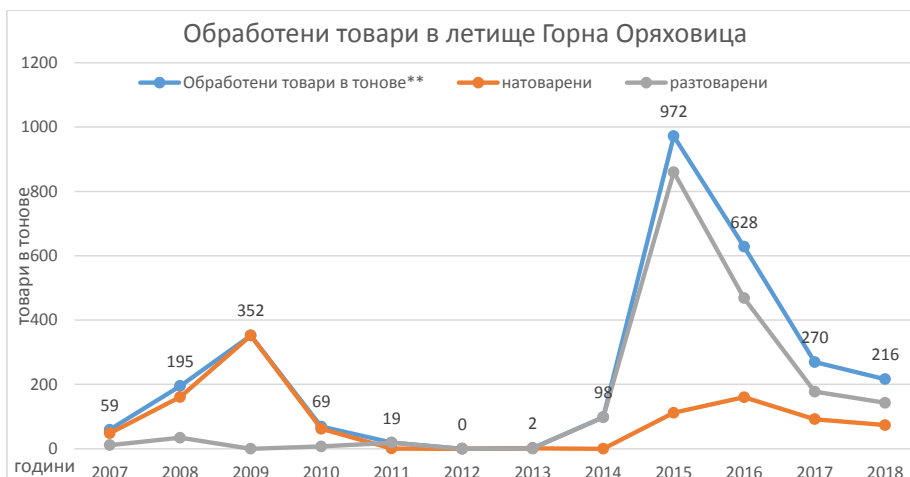
Летище Пловдив е разположено на 10 км от града и разполага с писта за излитане и кацане с дължина от 2500 м и позволява оперирането на самолети от среден и тежък тип. То функционира като резервно на летище София и приема неговия трафик в периодите на затваряне при ниска видимост или по други причини (Николова, 2017).

Общият обем на обслужените товари в тонове на летището в Пловдив се харак-

Въздушни товарни превози

товари, в летище Пловдив това са разтоварените товари.

Количествата товари, които се превозват до и от летище Пловдив, бележат значително намаление – особено през 2013 г., когато са превозени 90% по-малко товари в сравнение с 2007 г. След това започва бързо възстановяване на обема на товарните превози в тонове, като през 2016 г. се достига до равнище от 2,5 пъти повече от количествата, обработени през 2007 г. През следващите години летището достига до минимален обем на превозените товари. Една от причините за рязкото намаляване в товарните превози до и от летището е изчакването за откриване на нова процедура за отдаване на концесия, която през 2018 г. бе прекратена.



Фигура 12. Обработени количества товари в летище Горна Оряховица

Източник: ГД ГВА

теризира с неравномерни изменения за периода 2007 – 2018 г. Натоварените товари бележат спад през целия период за разлика от разтоварените, които имат почти същия ръст като общите количества. В сравнение с другите летища в страната, където тенденцията е разтоварените количества товари да регистрират по-голямата част от общия обем обработени

– Летище Горна Оряховица

Летище Горна Оряховица се намира на 4 км от града и е със статут на международно летище. Има една писта за излитане и кацане, която е дълга 2450 м и позволява обслужването на самолети от среден и тежък тип. От летището не се изпълняват полети по редовни линии, а чартърните полети се изпълняват при необходимост.



Фигура 13. Обработени товари в летище Горна Оряховица спрямо 2007 г.

Източник: изчисления на авторите

Забележка: За 2013 г. липсват официални данни за обработените товари на летище Горна Оряховица.

Количествата обработени товари в тонове, които са превозени до и от летището, варират значително по години. През 2015 г. е отчетено най-високо количество обслужени товари, които са били разтоварени. Обемът на натоварените количества е относително постоянен и нисък за разглеждания времеви диапазон. През следващите години е налице тенденция на стабилен спад на превозваните товари от и до летище Горна Оряховица.

Измененията в обслужените количества товари спрямо 2007 г. са несъществени, в сравнение с останалите международни летища в страната. Въпреки това, летище Горна Оряховица поддържа по-високи нива на обслужените товари след 2014 г. спрямо базовата година.

3. Обем на извършените товарни превози по оператори, регистрирани в България

Към края на 2018 г. в България са регистрирани 19 въздушни превозвача с валиден оперативен лиценз на въздушен превозвач от Общността, които обслужват пътнически

и товарни превози. Въпреки развитието на въздушния транспорт, на национално ниво все още не са достигнати конкурентни равнища при обслужването на въздушно карго от страна на българските превозвачи.

Данните по отношение на товарните превози, извършени от български превозвачи по редовни международни линии, показват много ниски количества на превозените товари в тонове, които са относително постоянни по години. Причината за тези ниски количества е, че само компанията „България ер“ изпълнява товарни превози по редовни международни линии. От друга страна е налице намаляване на общия обем превозени товари при чартърните международни превози от 2010 до 2014 г., но след това се наблюдава тенденция на стабилен ръст, особено след 2016 г. Рязкото увеличение на превозените товари през 2018 г. с почти 66% спрямо предходната година се дължи на превозите, извършени от авиокомпания „Cargo Air“ по сключени лизингови договори за превози с други въздушни карго превозвачи. През 2018 г. са стартирани два нови чартърни маршрута на компания „UPS-България“ за превоз на въздушно карго, които



Фигура 14. Превозени товари в тонове при редовни международни и чартърни полети, извършени от български превозвачи

Източник: ГД ГВА

се оперират от „Cargo Air“ и водят до значително отражение върху обема на превозените товари в тонове от български превозвачи. Това налага извода, че сключването на лизингови договори от страна на български въздушни превозвачи с чуждестранни авиокомпани би могло да доведе до повишаване на обема на товарните превози, както и до повишаване на относителния дял на въздушния транспорт в общия обем на превозените товари в страната.

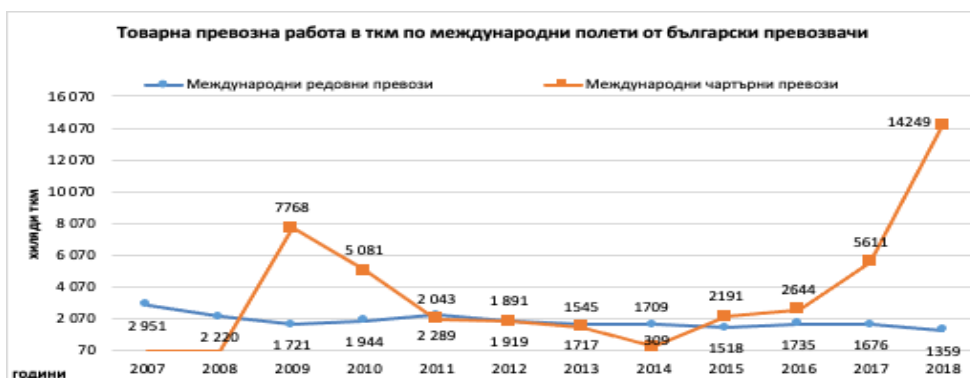
Динамиката в развитието на обема на извършената превозна работа от български превозвачи във въздушния транспорт отразява колебанията в развитието на транспортния пазар на страната. Спадът на товарната превозна работа през 2009 г. може да се обясни до голяма степен с въздействието на икономическата криза (Николова, 2011). През 2011 г. започва нарастване на извършената товарна превозна работа по въздушен транспорт и увеличение в ко-



Фигура 15. Обработени товари в България спрямо 2007 г. от български въздушни оператори

Източник: изчисления на авторите

Икономическо развитие



Фигура 16. Извършена превозна работа в ткм при редовни международни и чартърни полети, извършени от български превозвачи

Източник: ГД ГВА

личествата превозени товари, което се компенсира през следващите години от значителен спад. През 2015 г. се забелязва плавен ръст по отношение на товарната превозна работа, извършена от всички български оператори, но през следващите години се отчита постоянен спад спрямо 2007 г. (виж фигура 15). За периода 2016 – 2018 г. товарната превозна работа и общото

количество превозени товари отбелязват постоянен спад и достигат нива, много по-ниски спрямо базовата 2007 г.

По отношение на извършената превозна работа в ткм от българските авиопревозвачи, редовните превози остават сравнително постоянни през годините, без да имат съществени промени. Двата показателя – количества превозени товари в тонове и



Фигура 17. Изменения на извършена превозна работа в ткм при редовни международни и чартърни полети, извършени от български превозвачи спрямо 2007 г.

Източник: изчисления на авторите



Фигура 18. Обем на товарните превози, извършвани от „България ер“

Източник: ГД ГВА

извършена превозна работа в ткм – се променят паралелно през периода 2011 – 2016 г., след което данните от анализа показват лек спад на международните полети и значителен ръст в чартърните превози с около 2,5 пъти повече през 2018 г. спрямо предходната.

Общият обем на извършената товарна превозна работа от националния въздушен транспорт е много нисък в сравнение с тази, извършена от другите видове транспорт.

Данните по отношение на извършената превозна работа в ткм за международни редовни превози показват много ниски количества на превозените товари и несъществени изменения през годините спрямо 2007 г. По отношение на международните чартърни превози по показателя ткм, измененията спрямо 2007 г. са с постоянен спад до 2014 г. След това започва постепенно увеличение, като през 2018 г. превозените товари в ткм многократно надвишават стойностите от базовата 2007 г. Обемът на извършената превозна работа от въздушния транспорт във вътрешно съобщение се характеризира с много ниски равнища и слаби изменения през годините.

– Авиокомпания „България ер“ АД

Авиокомпания „България ер“ е основана през 2001 г. и е най-голямата българска компания, която предлага вътрешни и международни полети с флотилия от 21 самолета за пътнически превози с капацитет за извършване на товарни превози.

Най-висок дял от обема на превозените товари е осъществен при международните превози, извършвани от националния превозвач. Обемът на количествата превозени товари в тонове по международни превози отбелязва пик през 2011 г., след което данните показват спад през следващите години. По отношение на чартърните и вътрешните полети превозените товари са в незначителни количества.

Извършената товарна превозна работа в ткм от националния превозвач при международните редовни превози следва тенденция на спад през изследвания период след 2007 г. По отношение на показателя „количества превозени товари в тонове“ при осъществяването на международните товарни превози е налице колебание и се забелязват отклонения по години. Тенденцията до 2018 г. е плавен спад на превозените товари и товарната превозна работа спрямо 2007 г.



Фигура 19. Извършена товарна превозна дейност от авиокомпания „България ер“ при международни превози спрямо 2007 г.

Източник: изчисления на авторите



Фигура 20. Изменение на обема на международните чартърни превози, извършени от „България Ер“ спрямо 2007 г.

Източник: изчисления на авторите

Динамиката на показателите за обем на международните чартърни товарни превози показва тенденция на многократно нарастване на превозените товари в тонове през 2014 г. спрямо 2007 г. През следващите години нивата намаляват до минимум, след което през 2018 г. отново

се възстановяват до стойности, по-високи от тези спрямо базовата 2007 г. Превозените товари при международните чартърни полети са в незначителни количества, затова увеличението през 2014 г. (9 тона) е толкова силно изразено в процентно отношение. Извършената товарна превозна

работа в ткм запазва тенденцията да поддържа по-високи нива в сравнение с 2007 г.

– **Авиокомпания „Cargo Air“ ООД**

Авиокомпанията е основана през 2007 г. и стартира своята дейност през 2009

Авиокомпанията осъществява активно превози от 2009 г., като съществуват значителни колебания в превозените количества товари по години, тъй като работи на принципа on-demand. Анализът показва, че през 2017



Фигура 21. Превозени товари в тонове при международни чартърни превози, извършвани от авиокомпания „Cargo Air“

Източник: ГД ГВА

г. Към 2019 г. „Cargo Air“ разполага с 1 пътнически и 10 товарни самолета от семейството на Boeing 737, а също така има поръчани още 2 самолета за товарни превози. Компанията извършва само чартърни товарни и пътнически превози в Европа и Близкия изток.

г. обемът на превозените товари в тонове има значително увеличение спрямо предходните години, причина за което е сключването на лизингови договори за превози с други въздушни карго превозвачи. През 2018 г., авиокомпанията започва да извършва товарни превози по два нови чартърни маршрута на



Фигура 22. Изменение на обема на международните чартърни превози, извършвани от „Cargo Air“ спрямо 2009 г.

Източник: изчисления на авторите

Икономическо развитие

компания „UPS-България“ за въздушно карго. Сключването на лизингов договор за изпълнение на товарни превози под флага на „Cargo Air“ води до значително отражение върху обема на превозените товари в тонове за 2018 г. Увеличението спрямо 2017 г. е 67,1%.

Проследявайки динамиката на количествата превозени товари в тонове за 2009 и 2010 г., се забелязва известен ръст, който се компенсирва в следващите години от значителен спад до 2014 г. През 2015 г. се наблюдава възстановяване на обработените количества товари в тонове, а през 2017 и 2018 г. нивата са по-високи спрямо 2009 г. Измененията в товарната превозна работа на „Cargo Air“ следват тенденцията на измененията в общите количества превозени товари в тонове.

Всичко от „Хели Ер“ е по-нисък от тези на останалите конкуренти в сектора, като на фигура 23 ясно се виждат големи колебания и непостоянни количества превозени товари през изследвания период. Общата тенденция е намаляване на обема на превозените товари при извършването на чартърни превози, изпълнявани от авиокомпанията.

Прави впечатление, че обемът на извършената работа от „Хели Ер“, който е отчетен в официалната статистика през 2011 г., многократно превишава този през останалите години. Това буди съмнение за допуснати грешки при изчисляването на данните и предоставянето им в отчета на компанията, тъй като количествата превозени товари в тонове не превишават, а дори са по-малки от тези през предходните години.



Фигура 23. Обем на превозени товари в тонове при международни чартърни превози от авиокомпания „Хели Ер“

Източник: ГД ГВА

– Авиокомпания „Heli Air“ Services ООД

Авиокомпания „Хели Ер“ извършва международни чартърни превози на пътници и товари, като притежава 6 самолета от типа на L-410 и 6 хеликоптера. Компанията започва да извършва чартърни превози от 2009 г., затова направеният анализ за извършената товарна дейност е за периода 2009 – 2018 г.

Обемът на превозените товари в тоно-

Останалите регистрирани и лицензирани авиокомпани са насочени да осъществяват предимно услуги за частни бизнес пътувания и карго превози. Такива компании към 2019 г. са: BH Air, Bulgarian Air Charter, Aviodelta, Aviostart, ALK, Air Volta, AVB 2012, Bul Air, Jets Ops Europe, Top Jets, Авио Отряд Варна, Fly2Sky, Electra Airways, Fleet Air, Holiday Europe и Таяран Джем, които извършват отделни частни полети.



Фигура 24. Изменение на обема на международните чартърни превози, извършвани от „Хели Ер“ спрямо 2009 г.

Източник: изчисления на авторите

4. SWOT-анализ на въздушната товарна превозна дейност

Анализът и обобщените тенденции в развитието на товарните превози по въздушен транспорт през периода 2007 – 2018 г. дават основание да се изведат неговите силни и слаби страни и да се дефинират възможностите и заплахите пред неговото развитие.

Основните *силни и слаби страни* на българския въздушен пазар могат да се обобщят по следния начин:

- Силните страни, които имат положително влияние върху товарните превози от страна на българските авиопревозвачи за приличане на повече карго превози, са свързани с благоприятното географско положение на страната. То създава добри възможности за развитие на товарните превози по направленията Западна и Централна Европа, Близък изток, Западна и Централна Азия. На територията на страната са разположени 5 летища, които имат наличен инфраструктурен капацитет за обслужване на карго полети. Реги-

стрираните превозвачи в страната за обслужване на товарни и пътнически превози са 19, от които само 3 извършват товарни превози.

- Слабите страни на въздушната товарна дейност на страната се изразяват в ниско ниво на поддържане на летищната инфраструктура поради недостиг на финансови средства от страна на държавата за стандартна поддръжка и модернизация. Обслужването на въздушното карго от страна на българските превозвачи има ниски конкурентни равнища спрямо чуждестранните карго превозвачи. Липсва ясна стратегия по отношение на развитието на малките летища в страната, а необходимостта от модернизация на материалната база нараства, както и необходимостта от инвестиции за рехабилитация и модернизация на летищата Пловдив и Горна Оряховица.
- *Възможностите* за развитие на товарните превози могат да превърнат България в основен хъб за обработка и разпределение на товарите от Близкия изток, Западна и Централна Азия

Икономическо развитие

към Европа и обратно. Привличането на частни инвестиции за модернизация на летищната инфраструктура чрез отдаване на концесия ще съдейства за изграждането на интермодални терминали в зоните на летищата. От друга страна, чрез въвеждане на интелигентни системи за управление и контрол на въздушните товарни превози ще се повиши качеството на извършваните транспортни услуги от и до страната. Сключването на лизингови договори от страна на български въздушни превозвачи с чуждестранни авиокомпани, от своя страна, би довело както до повишаване на обема на товарните превози, така и до повишаване на общия относителен дял на въздушния транспорт в обема на превозените товари в страната.

- *Заллахите*, пред които е изправен товарният въздушен транспорт от и до страната, са свързани със забавяне в реструктурирането на сектор „Товарен въздушен транспорт“ на национално ниво и използването на относително остарял самолетен парк от българските товарни авиационни оператори. Същевременно, българските авиопревозвачи не могат да отговорят на нарастващата конкуренция от страна на чуждестранните карго превозвачи, което ги поставя в неизгодна позиция и ги прави неконкурентоспособни на товарния транспортен пазар.

Заклучение

Развитието на товарния въздушен транспорт отразява общото състояние на транспорта в България, като отражение на общото икономическо развитие на страната през разглеждания период. В резултат на извършения анализ могат да бъдат направени следните изводи:

- Съществуващите значителни колебания в количествата натоварени и разтоварени

ни товари в българските летища показват тенденция на по-голямо нарастване на натоварените количества за сметка на намаляване на разтоварените.

- Също така, на национално ниво все още не са достигнати конкурентни равнища при обслужването на въздушно карго от страна на българските авиопревозвачи;
- При товарните превози, извършени от български превозвачи по редовни международни линии, се отчитат сравнително ниски и постоянни количества на превозените товари в тонове. Това се дължи на факта, че само „България ер“ изпълнява товарни превози по редовни международни линии;
- Съответно със сравнително малката си територия България разчита основно на летищата София, Бургас и Варна, т.е. тези летища покриват икономически силните области, обособени около София, Бургас и Варна.

Препоръки:

- Съществена роля за развитието на въздушните товарни превози на национално ниво има инфраструктурната обезпеченост на летищата, оборудвани да поемат товарен трафик. Това обяснява и значителните количества товари, превозени от летищата София и Бургас. Същевременно е налице необходимост тази инфраструктура да бъде модернизирана, включително и чрез използване на публично-частни партньорства;
- В България въздушният транспорт отстъпва на останалите транспортни алтернативи (авто и жп) по отношение на превозените товари, което може да се използва като една сериозна възможност за развитие пред транспортния сектор на страната.

Спонсориране на научното изследване

Настоящата статия е подготвена в рамките на финансирано научно изследване по НИД на УНСС №НИД-НИ-5/2019 г.

Цитирани източници:

Николова, Х., 2011. Международен транспорт и спедиция. 1 ред. София, УИ „Стопанство“.
(Nikolova, H., 2011. Mezhdunaroden transport i speditcia. 1 red. Sofia, UI „Stopanstvo“)

Николова, Х., 2017. Въздушният транспорт в България. 1 ред. София, Издателски комплекс – УНСС.

(Nikolova, H., 2017. Vazdushniyat transport v Bulgaria. 1 red. Sofia, Izdatelski kompleks – UNSS)

ГД ГВА, 2019. cca.bg. [Онлайн] Достъпен от: <https://www.caa.bg/bg/category/292/statisticheska-informaciya>

(GD GVA, 2019. cca.bg. [Onlayn] Dostapen ot: <https://www.caa.bg/bg/category/292/statisticheska-informaciya>)

[ry/292/statisticheska-informaciya](https://www.caa.bg/bg/category/292/statisticheska-informaciya))

МТИТС, 2017. Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. [Онлайн] Достъпен на: https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf

(MTITS, 2017. Integrirana transportna strategia v perioda do 2030 g. [Onlayn] Dostapen na: https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf)

Национален статистически институт, 2019. nsi.bg. [Онлайн] Available at: <https://www.nsi.bg/>

(Natsionalen statisticheski institut, 2019. nsi.bg. [Onlayn] Available at: <https://www.nsi.bg/>)